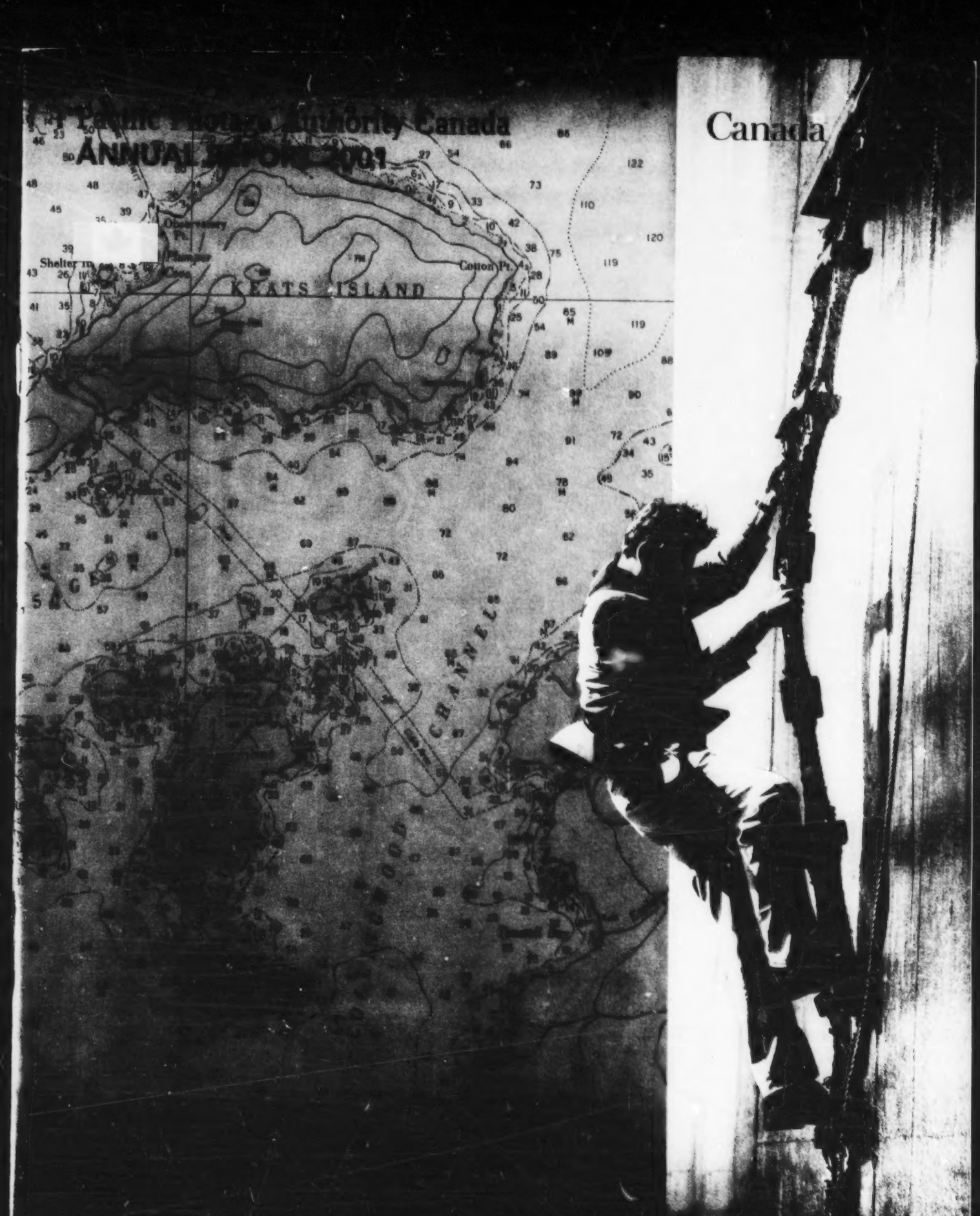
Pacific Pilotage Authority Canada

ANNUAL REPORT 2001

Canada



Front Cover Photo:
Pilot disembarking ship at Sandheads,
Photo courtesy of Pat Van Den Bosch.

Pilot Launches moored at Victoria Station, Photo courtesy of William Kirk, Circa 1960's.

Pacific Pilot Six enroute to an assignment, Victoria, British Columbia.

New 22 metre pilot launch powered with twin waterjet propulsion systems is currently under construction. Delivery is expected during the last quarter of 2002, Photo courtesy of Spencer Parker.

102-04957/

Members of the Authority

*Chairman**
MR. MAURICE FELLIS

*Member**
MR. R.G. BARLOW
President & C.E.O.
Colley West Shipping Ltd.

Member
MR. KIM T. CHRISTENSEN

*Member**
MRS. LORRAINE CUNNINGHAM
President
Cunningham Group

Member
CAPTAIN A. A. FLOTRE
Marine Pilot

*Member**
MRS. H. ANNE LIPPERT
Vice President
Lippert Investments Ltd.

Member
CAPTAIN J.S. McCLUGHAN
Marine Pilot

Officers

President & C.E.O.
MR. D.B. McLENNAN

Controller
MR. B.D. CHADWICK

Vice President, Marine Operations
CAPTAIN K.G. OBERMEYER

** Denotes member of Audit Committee*

OFFICES

Head Office

1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4

TELEPHONE: (604) 666-6771
FAX: (604) 666-6093 Dispatch
FAX: (604) 666-1647 Administration
Email: admins@ppa.gc.ca

Dispatch Offices

1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4

211 Dallas Road
Victoria, British Columbia
V8V 1A1

Web Site

www.ppa.gc.ca

Pilot Boarding Stations

Sandheads, off STEVESTON

Brotchie Ledge, off VICTORIA

Cape Beale, off PORT ALBERNI

Triple Island, off PRINCE RUPERT

CORPORATE OBJECTIVES

The Authority's corporate objectives are:

1 To provide **safe, reliable and efficient marine pilotage** and related services in the Coastal waters of British Columbia including the Fraser River.

2 To provide the services within a commercially-oriented framework directed toward maintaining **financial self-sufficiency** through tariffs which are fair and reasonable.

3 To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise through the productive application of these resources in the interest of safe navigation.

4 To be responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

Members of the Authority from left to right, Captain A. A. Flotre, Mrs. H. Anne Lippert, Mr. Kim T. Christensen, Mr. Maurice Fellis (Chairman), Captain J. S. McClughan, Mrs. Lorraine Cunningham, Mr. D. B. McLennan (President and C.E.O.), Mr. R. G. Barlow (missing)

CORPORATE VALUES

The Authority's corporate values are:

1 **Honesty/Integrity** - We will ensure honesty and integrity in everything that we do. We share responsibility for being effective, accountable and acting appropriately. We consider the outcome of decisions for all those affected before we implement change. We act with visible integrity and openness, and support each other in these actions.

2 **Positive Stakeholder Relations** - We will work hard to maintain positive relations with all stakeholders including the shipping industry, the pilots and their respective organizations, our employees, the communities in which we operate and all other related individuals and organizations.

3 **Service Quality** - We strive for excellence in all our activities. We continuously learn, develop and improve. We take pride in our work and in the services we provide to our clients and partners.

4 **Accountability/Responsibility** - We are accountable, as individuals, team members and as an organization for our actions and our decisions. We make effective and efficient use of the resources provided to us. We adhere to our policies and procedures, our Mission and Objectives, and to the Regulations governing us. When our commitment to innovation is at odds with existing procedures, we will work within the system to achieve positive change and improvement.

5 **Adaptability and Innovation** - We value innovation and creativity. We encourage and support originality and diversity of thought. As individuals and as teams, working with our internal and external partners, we welcome new ideas and methods to enhance our service and the use of our resources.

Management of the Authority from left to right, Bruce Chadwick, Pat Van Den Bosch, David Avey, Dennis McLennan, Kevin Obermeyer, Diane Street, Michael McGuire

February 16, 2002

The Honourable David Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport
Tower C, 29th Floor, Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Sir:

I am pleased to submit the annual report of the Pacific Pilotage Authority for the year ended December 31, 2001.

In relation to the Pilotage Authority's principal mandate of safe, reliable and efficient pilotage service, 13,435 assignments were completed with 99.926 percent being completed without incident. In order to continue with this mandate, the Authority implemented further simulator and model training for senior pilots, which is intended to be an ongoing safety program.

Under the Canadian Transportation Agency (CTA), the Authority is pleased to include within this report an update of the issues related to this Authority:

- Source and supply of pilots
- Pilotage Risk Management Methodology
- Pilot currency assessment process
- Consultation with stakeholders

The financial position of the Authority was affected by the downturn in the economy, which resulted in a deficit of $561,000 in 2001. Working closely with the Chamber of Shipping of British Columbia, the Authority initiated a two-stage tariff effective October 1, 2001 and January 1, 2003. The CTA concluded their review of the Authority's tariff in 2001, with the Authority and the Chamber of Shipping of B.C. agreeing on the recommendations.

The Authority signed a contract and commenced construction of a replacement pilot launch. The launch is under construction at the Point Hope Shipyard in Victoria, B.C. and pictures are available for viewing on the new Pacific Pilotage Authority web page: www.ppa.gc.ca.

The Pacific Pilotage Authority Public Awareness Program is very successful with all related stakeholder groups meeting and consulting on the issues facing the Authority.

During the year, two of the Authority' s directors had their terms expire. I would like to express my sincere thanks to Mr. Alan Grimston and Captain M. Unwin for the years of dedicated service to the Authority.

I would like to express my appreciation to the Chairman, the Board of Directors, management and employees for all of their contribution and dedication to the Authority.

Sincerely,

Dennis B. McLennan
President and Chief Executive Officer

Traffic

The Authority experienced significant traffic declines in some of the key resource sectors during 2001, which resulted in fewer annual pilotage assignments. The northern sector, which is traditionally resource based suffered a twenty-four percent decrease in pilotage assignments as compared to the prior year.

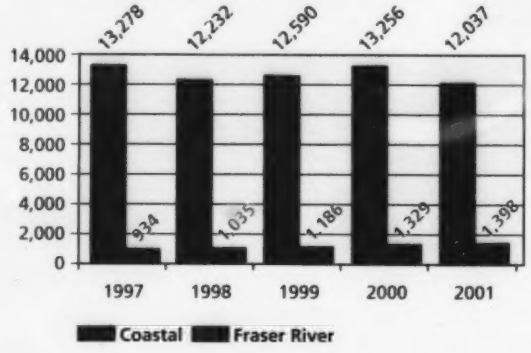
The southern sector also experienced decreased traffic levels but due to a more diversified cargo base, it managed to hold at a six percent reduction. This sector includes:

- Cruise Ship Terminals
- Container Terminals
- Bulk Terminals
- Grain Terminals
- Coal Terminals

In total, Coastal pilotage assignments for 2001 decreased by nine percent when compared to the prior year. This level of assignments was the lowest annual total since 1993.

On the other hand, Fraser River assignments for 2001 totaled 1,398 and were the highest in the Authority's history. Due in part to these higher volumes, the Authority started an eighth River pilot during the fall of 2001.

Annual Pilotage Assignments

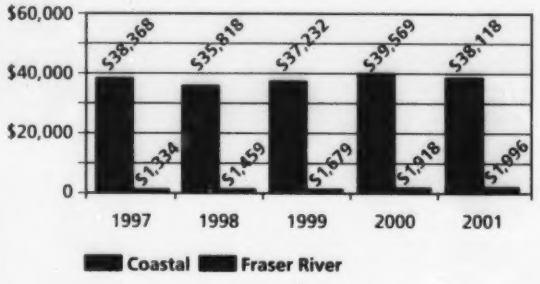


Financial Results

From a financial perspective, the year of 2001 was a difficult one for many companies, including the Authority. The decline in annual assignments resulted in the Authority billing 14,000 fewer pilotage hours during the course of the year. This translates into a fourteen percent decrease in pilotage hours billed year over year.

Annual revenues for 2001 totaled $40.3 million, well below the prior year's revenue of $41.7 million. Included in the 2001 revenue total there is $241,000 of launch replacement fees. This is a new tariff item introduced to specifically fund the launch construction program.

Annual Pilotage Revenues (000's)



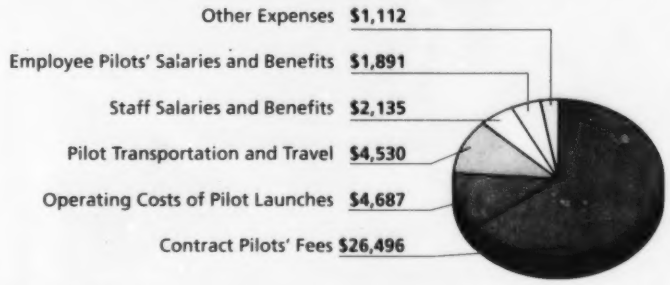
Annual expenses for 2001 totaled $40.9 million, resulting in a deficit of $561,000 for the year. Some specific expense items incurred during the year that were neither budgeted nor anticipated were:

- During 2001, the Authority sent sixty-two Coastal pilots to the Star Center in Dania, Florida for azipod training. Azipod training is a new propulsion system used by cruise vessels. In addition, fourteen other Coastal pilots were placed aboard azipod vessels as observers. The outcome was an incident free cruise ship season with a total of $385,000 expended on training.

- The addition of an eighth Fraser River pilot along with applicable River training costs amounted to $80,000 during 2001.

The pie chart below shows the Authority's major categories of expenses for 2001.

Expense Categories 2001 (000's)



Tariff Activity

During the year of 2001, the Authority made three adjustments to its tariff structure and rates:

- On May 1, 2001 a tariff adjustment of 2.75 percent was initiated. This adjustment also included a reduction of 9.9 percent in the Fraser River unit charge and a restructuring of the travel charges. It was the Authority's intention to have this adjustment in place at January 1, 2001, but due to an appeal filed with the Canadian Transportation Agency (CTA), its introduction was delayed. This four month delay resulted in the Authority foregoing $300,000 of annual revenues.
- On June 1, 2001, as a result of CTA decision 276-W-2001, the Authority adjusted its tariff structure to remove a contentious port-to-port charge and further adjust the transportation charges to a per pilot basis.
- On October 1, 2001 a tariff adjustment of 4.5 percent was initiated. This adjustment had the full support of Industry and its early implementation was intended to compensate for the Authority's revenue shortfall due to the appealed tariff mentioned above.

BCCP Agreement for Services

The British Columbia Coast Pilot service agreement expired on December 31, 2000. The parties started thirty days of negotiations in the fall of 2000, followed by thirty days of mediation and proceeded to a Final Offer Selection settlement. The Authority's offer of 2.7 percent per annum, over the next three years to December 31, 2003, was selected. It remains a credit to both parties that this was achieved without any disruption to the shipping Industry that we both serve.

Pilot Launch Construction

During the year of 2001 the Authority entered into a construction agreement with a shipyard located in Victoria, British Columbia for a new pilot launch. The construction period is expected to last for twelve months with the launch being delivered in the fall of 2002. This will be an efficient and operationally proven vessel, powered by waterjets, capable of high speed transfer times in all types of weather conditions. The construction progress, through pictures, is being tracked weekly on our website.

Operational Accomplishments

- Five Coastal Pilot apprentices were licenced during 2001.
- One Fraser River apprentice was licenced during the year with another River apprentice starting on September 24, 2001.
- The Pilotage Risk Management Methodology was initiated during the year.
- The Authority's management team visited thirty-two agencies during the year further enhancing ongoing communication with Industry.
- Pine Island was continued for the fifth trial season with 240 vessels serviced at this station during the year.
- Eight senior Coastal pilots received training using manned models at Port Revel. This is the start of a training cycle that will see all pilots receive either manned model or simulator training once every five years.
- The year of 2001 saw completion of the Fraser River senior pilot training program. All senior pilots have now received specialized landing training, with the Authority and the Fraser River Port Authority sharing the costs involved.
- A new security system was purchased during the year to provide higher quality ID cards that will be acceptable to the major terminals and airports that pilots must pass through on a regular basis in performance of their duties.

Corporate Governance

The Directors of the Authority meet annually to review the Corporate Objectives and Values to ensure their relevance to the current environment. The intent of these sessions is to review current and future practices to provide a vision that will allow the Authority to be a proactive leader in all pilotage related matters. In addition, the Governance role of the Directors is examined at these annual sessions which includes:

- Roles of Directors and committee structure
- Assessing Board effectiveness and frequency of meetings
- Approving strategic direction
- Identifying principle risks
- Establishing accountability
- Succession planning
- Public Policy objectives
- Communication and reporting responsibilities
- Board and Management relations

Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues

Panel Recommendation #1

Adoption of a risk based methodology to be used for the designation or re-assessment of compulsory pilotage areas.

- The Q850 Risk Management Methodology was adapted by Transport Canada and accepted by the Pilotage Authorities as the risk based methodology for the Pilotage Risk Management process.
- The Pilotage Risk Management Methodology (PRMM) process and training of project leaders and facilitators was completed in July 2001.
- The first PRMM study in the Pacific Pilotage Region was to review the 105-mile rule. To this end a consultant was hired in September 2001, with completion expected in February 2002.

Panel Recommendation #6

Pacific Pilotage Authority to report upon changes to the 8 hour, 105-mile regulation.

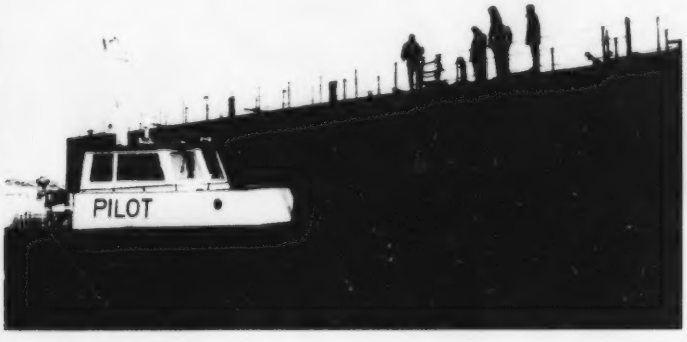
- A significant amount of time was spent discussing this issue during the recent contract negotiations with the British Columbia Coast Pilots Ltd. Although the parties were close to a settlement the allotted time for negotiation ran out and we were forced to resort to the Final Offer Selection (FOS) process.
- As a direct result of the FOS settlement the decision was made to utilize the PRMM process to deal with the 105-mile issue.
- A consultant was hired in September 2001 to complete the PRMM on this issue, with a final report expected in February 2002.

Panel Recommendation #8

Pacific Pilotage Authority to report on the pool of qualified pilot candidates in their annual reports.

- At December 31, 2001 there are eight candidates on the eligibility list who have passed the pilots exam and are waiting to commence the apprenticeship program.
- In addition, there were thirty-two applications for the coast pilot's exam in the fall of 2001 and twenty candidates on the two-year familiarization program.
- Based upon an average attrition rate of five pilots per annum the Authority presently has a ten year supply of candidates.

Pilot recovery drill



Pilot ladder training

Panel Recommendation #9

Development and implementation of a system for the regular assessment of a pilot's competence and quality of service.

- The Pilotage Authorities, the Canadian Merchant Service Guild and the Canadian Marine Pilots Association agreed to a national format in September 2001.
- The new format will serve to identify gaps in a pilot's training and currency and is reviewed by the Pilot Training and Examination Committee (PTEC) on an annual basis.

Panel Recommendation #16

The Authority in partnership with pilots and interested parties, to examine all aspects of its operations on an ongoing basis, and report the specific steps that have been taken to achieve the goal of improved efficiencies and further cost reductions.

- During the year, the Authority met and consulted with thirty two agencies, the Chamber of Shipping of British Columbia and the North West Cruiseship Association. As a result of these meetings the following initiatives were implemented:
  - The Pine Island Launch was re-established for 2002.
  - The launch replacement fee was increased to $80 per assignment in order to reduce the amortization period of the bank loan. It is expected that the reduced amortization period will reduce interest expense in the range of $450,000.
  - The berthing windows at some docks were amended from slack water only in order to allow more efficient access.

Panel Recommendation #18

Calls for regular consultations with interested parties on financial, operational and planning issues that affect such parties.

- Extensive consultation took place regarding the Pine Island Launch and the amendments to the Pacific Pilotage Regulations with the Chamber of Shipping of British Columbia, North West Cruiseship Association and various interested parties.
- The Pacific Pilotage Authority Management embarked on an extensive client contact campaign, meeting with thirty-two of the Authority's clients in 2001.
- The Board of the Authority continued its policy of meeting with all major stakeholder groups.

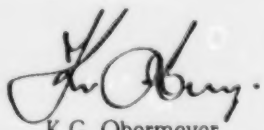
Pacific Pilot Six off Victoria, British Columbia

MANAGEMENT REPORT

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The Authority's management is responsible for the integrity and objectivity of the data in these financial statements along with the supporting information contained in the annual report. Management maintains a system of internal control to provide reasonable assurance as to the reliability of financial information and the safeguarding of assets.

The Board of Directors of the Authority is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises this responsibility through an Audit Committee which meets regularly with management.

The independent auditor, the Auditor General of Canada, is responsible for auditing the financial statements of the Authority and for issuing her report thereon.



K.G. Obermeyer
Vice President, Marine Operations

B.D. Chadwick
Controller

January 25, 2002

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of the Pacific Pilotage Authority as at December 31, 2001 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2001 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Ronald C. Thompson, CA
Assistant Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
January 25, 2002

Balance Sheet

as at December 31, 2001

(in thousands of dollars)

ASSETS	2001	2000
Current		
Cash	**$ 1,769**	$ 1,992
Short-term investment (Note 4)	**–**	937
Accounts receivable	**3,109**	3,164
Prepaid expenses	**49**	92
	4,927	6,185
Long-term		
Long-term investments (Note 5)	**1,177**	1,602
Capital assets (Note 6)	**1,637**	621
	2,814	2,223
	$ 7,741	$ 8,408
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	**$ 3,428**	$ 3,590
Long-term		
Employee severance benefits	**951**	895
	4,379	4,485
Commitments (Note 7)		
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital	**806**	806
Retained earnings	**2,556**	3,117
	3,362	3,923
	$ 7,741	$ 8,408

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Authority:

Chairman: *Member:*

Statement of Operations and Retained Earnings

for the year ended December 31, 2001

(in thousands of dollars)

	2001	2000
Revenues		
Pilotage charges	**$ 40,114**	$ 41,487
Interest and other income	**176**	215
	40,290	41,702
Expenses		
Contract pilots' fees	**26,496**	28,096
Operating costs of pilot boats	**4,687**	4,579
Transportation and travel	**4,530**	4,627
Staff salaries and benefits	**2,135**	1,969
Pilots' salaries and benefits	**1,891**	1,657
Professional and special services	**419**	406
Utilities, materials and supplies	**171**	163
Rentals	**164**	162
Amortization	**149**	140
Computer services	**100**	182
Communications	**65**	65
Repairs and maintenance	**44**	74
	40,851	42,120
Net deficit for the year	**(561)**	(418)
Retained earnings, beginning of year	**3,117**	3,535
Retained earnings, end of year	**$ 2,556**	$ 3,117

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Statement of Cash Flows

for the year ended December 31, 2001

(in thousands of dollars)

	2001	2000
Operating activities		
Net deficit for the year	**$ (561)**	$ (418)
Items not affecting cash:		
Amortization of capital assets	**149**	140
Employee severance benefits	**56**	65
Loss on disposal of capital assets	**–**	3
Net Change in working capital balances excluding cash	**(64)**	603
Cash (used in) provided by operating activities	**(420)**	393
Investing activities		
Acquisition of capital assets	**(1,165)**	(208)
Purchase of investments	**(417)**	(220)
Proceeds on disposal of investments	**1,779**	149
Cash provided by (used in) investing activities	**197**	(279)
(Decrease) increase in cash	**(223)**	114
Cash, beginning of year	**1,992**	1,878
Cash, end of year	**$ 1,769**	$ 1,992

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Notes to Financial Statements

December 31, 2001

1. Authority and objectives

The Pacific Pilotage Authority was established in 1972 pursuant to the *Pilotage Act*. The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The Act further provides that the tariffs of pilotage charges shall be fair and reasonable and consistent with providing a revenue, together with any revenue from other sources, sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

Coastal pilotage services are provided by the British Columbia Coast Pilots Ltd. under an agreement for services. Pilotage services on the Fraser River are provided by employee pilots.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act* and is not subject to any income taxes.

2. Significant accounting policies

Amortization

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Buildings		20 years
Pilot boats		20 years
Equipment	- communication and other	10 years
	- computer	3 years
Leasehold improvements		10 years

Employee severance benefits

Employees are entitled to specified severance benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these payments is estimated and recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees.

Contributed capital

Amounts representing the values assigned to capital assets transferred from Canada in 1972 and the cost of property and equipment financed from previous parliamentary appropriations are shown as contributed capital.

Pension plan

All employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. The Authority contributes $2.14 for every dollar contributed by the employee. If an employee's annual salary is greater than $99,600, the portion of the employee's annual salary above $99,600 is subject to an employer contribution of $14.74 for every dollar contributed by the employee. The Authority's contributions amounted to $579,065 (2000 - $467,889). These contributions represent the total pension obligation of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis. Employee contributions to the plan were $234,638 (2000 - $212,106).

Investments

The carrying value of the investments, consisting of bonds, is cost, net of amortization of premiums/discounts on purchase. Market value is based on the quoted price of the securities at year-end.

3. Financial instruments

The Authority invests its funds with a Canadian chartered bank and Government of Canada guaranteed instruments.

Due to the short term nature of accounts receivable, accounts payable and accrued liabilities, their fair value approximates book value.

There is no concentration of accounts receivable with any one customer, and accordingly there is no significant credit risk.

4. Short-term investment

The security as at December 31, 2000 of $937,000 matured September 1, 2001.

5. Long-term investments

	2001		2000	
	Carrying Value	**Market Value**	Carrying Value	Market Value
	(in thousands of dollars)		(in thousands of dollars)	
Federal Bonds	**$ 859**	**$ 908**	$ 1,484	$ 1,508
Canada Mortgage and Housing Corporation Bonds	**318**	**325**	118	119
	$ 1,177	**$ 1,233**	$ 1,602	$ 1,627

The long-term investments will mature over the next five years. Fluctuations in interest rates can impact the market value of these investments. The effective yield on investments is 5.85% at December 31, 2001 (6.55% at December 31, 2000).

6. Capital assets

	2001			2000		
	Cost	**Accumulated amortization**	**Net**	Cost	Accumulated amortization	Net
		(in thousands of dollars)			(in thousands of dollars)	
Buildings	**$ 218**	**$ 99**	**$ 119**	$ 149	$ 85	$ 64
Pilot boats	**1,306**	**1,186**	**120**	1,306	1,169	137
Equipment						
· communication and other	**698**	**611**	**87**	698	553	145
· computers	**255**	**239**	**16**	261	201	60
Leasehold improvements	**39**	**12**	**27**	39	8	31
Work in progress - pilot launch	**1,268**	**–**	**1,268**	184	–	184
	$ 3,784	**$ 2,147**	**$ 1,637**	$ 2,637	$ 2,016	$ 621

7. Commitments

The Authority has entered into a construction contract with a shipyard to build a 22-metre pilot launch. The Authority is expecting delivery during the last quarter of 2002 and this obligation calls for payments totalling $1,443,000 during 2002.

The Authority has entered into a contract for the delivery of two waterjet propulsion systems in 2002 in the amount of $272,000.

The Authority has a long-term operating lease obligation for office accommodation of $66,000 per annum to December 31, 2004 and $76,000 per annum to December 31, 2009. The obligation also calls for payment of a pro-rata share of annual operating costs, estimated at $42,000 for 2002.

The Authority has a vehicle lease obligation of $8,000 per annum to December 14, 2002.

Historical Financial Summary

(in thousands of dollars)

	1997	1998	1999	2000	2001
REVENUES					
Pilotage	$ 39,702	$ 37,277	$ 38,911	$ 41,487	**$ 40,114**
Interest & other	100	164	195	215	**176**
	39,802	37,441	39,106	41,702	**40,290**
EXPENSES	38,519	37,056	38,781	42,120	**40,851**
NET INCOME (DEFICIT)	$ 1,283	$ 385	$ 325	$ (418)	**$ (561)**
FINANCIAL POSITION					
Current assets	$ 6,560	$ 6,231	$ 6,618	$ 6,185	**$ 4,927**
Current liabilities	2,877	2,977	3,503	3,590	**3,428**
Working capital	$ 3,683	$ 3,254	$ 3,115	$ 2,595	**$ 1,499**
Capital assets less accumulated amortization	$ 614	$ 515	$ 556	$ 621	**$ 1,637**

Historical Operating Summary

	1997	1998	1999	2000	2001
AVERAGE NO. OF PILOTS					
Coastal	110	110	107	104	**106**
Fraser River	7	7	7	8	**8**
NO. OF ASSIGNMENTS					
Coastal	13,278	12,232	12,590	13,256	**12,037**
Fraser River	934	1,035	1,186	1,329	**1,398**
SAFETY					
Assignments free of incidents	99.775%	99.857%	99.891%	99.897%	**99.926%**

Pacific Coast

RAPPORT ANNUEL 2004

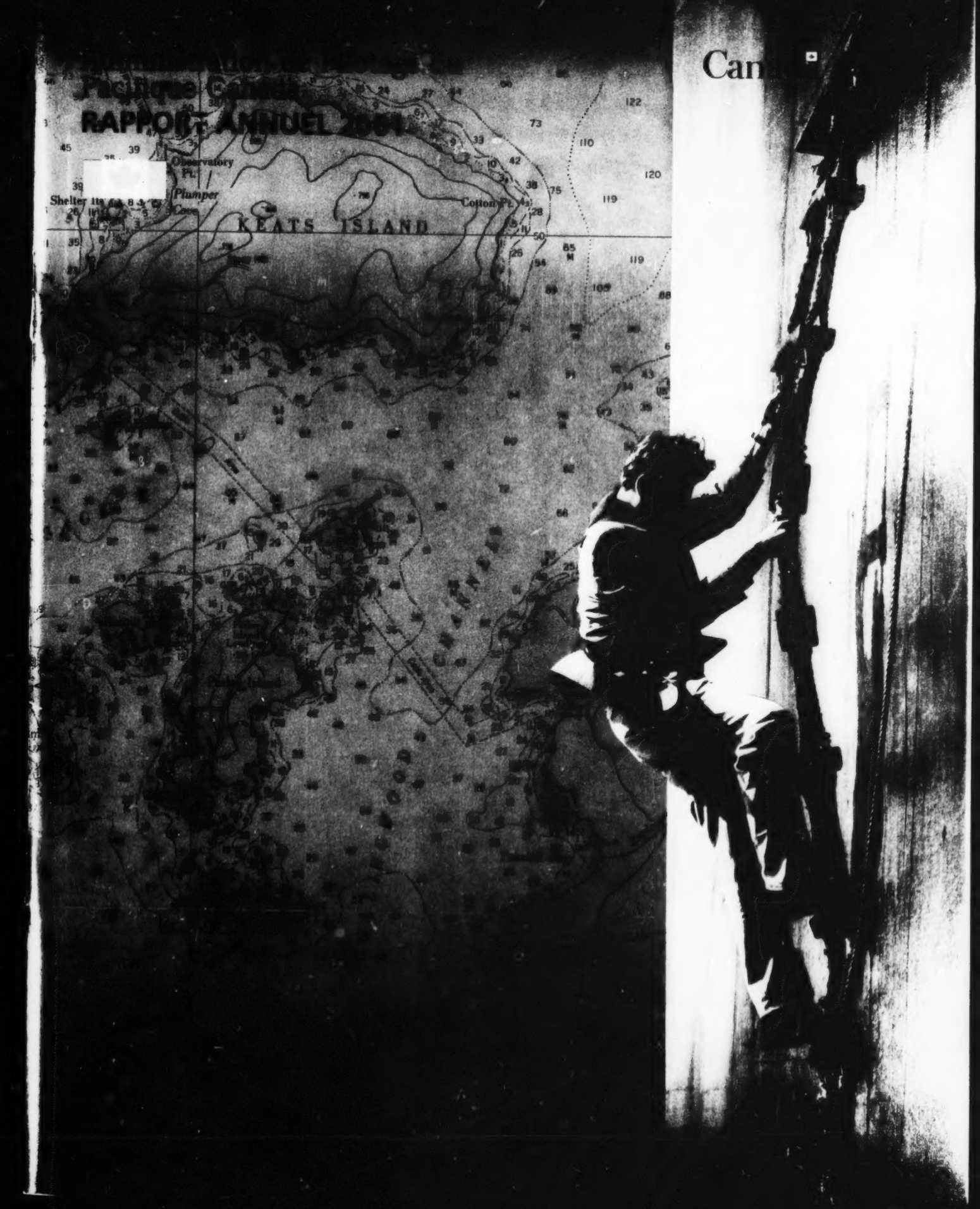


Photo de couverture avant:
Pilote débarquant à Sandheads.
Photo: Pat Van Den Bosch.

Bateaux pilotes amarrés au poste de mise à l'eau de Victoria, gracieuseté de William Kirk, vers 1960.

Pacific Pilot Six en route pour une mission, Victoria (Colombie Britannique)

Nouveau bateau pilote de 22 m équipé d'un système de propulsion à deux hydrojets (en construction). Livraison prévue pour le dernier trimestre de 2002, Photo: Spencer Parker.

Membres de l'Administration

*Président**
M. MAURICE FELLIS

*Membre**
M. R.G. BARLOW
Président-directeur général
Colley West Shipping Ltd.

Membre
M. KIM T. CHRISTENSEN

*Membre**
Mme LORRAINE CUNNINGHAM
Présidente
Cunningham Group

Membre
CAPITAINE A. A. FLOTRE
Pilote

*Membre**
Mme H. ANNE LIPPERT
Vice-présidente
Lippert Investments Ltd.

Membre
CAPITAINE J.S. McCLUGHAN
Pilote

Membres de la direction

Président-directeur général
M. D.B. McLENNAN

Contrôleur
M. B.D. CHADWICK

Vice-président, Opérations maritimes
CAPTAINE K.G. OBERMEYER

** Indique un membre du Comité de vérification*

BUREAUX

Siège social

1000 - 1130, rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

Téléphone: (604) 666-6771
Télécop.: (604) 666-6093 Répartition
Télécop.: (604) 666-1647 Administration
Internet: admins@ppa.gc.ca

Bureaux de répartition

1000 - 1130, rue Hastings Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

211, chemin Dallas
Victoria (Colombie-Britannique)
V8V 1A1

Site Web

www.ppa.gc.ca

Postes d'embarquement des pilotes

Sandheads, au large de STEVESTON

Brotchie Ledge, au large de VICTORIA

Cape Beale, au large de PORT ALBERNI

Triple Island, au large de PRINCE RUPERT

L'Administration poursuit les objectifs généraux suivants:

1 Fournir des services **de pilotage maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces** dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique, y compris le fleuve Fraser.

2 Offrir ces services dans un contexte commercial axé sur le maintien de **l'autonomie financière** en imposant des tarifs équitables et raisonnables.

3 Promouvoir l'utilisation efficace des installations, du matériel et des compétences de l'Administration grâce à l'affectation productive de ces ressources dans l'intérêt d'une navigation sans danger.

4 Être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement.

Membres de l'Administration, de gauche à droite: capitaine A. A. Flotre, Mme. H. Anne Lippert, M. Kim T. Christensen, M. Maurice Fellis (président), capitaine J. S. McClughan, Mme. Lorraine Cunningham, et M. D. B. McLennan (président-directeur général), (Absent: M. R. G. Barlow)

L'Administration épouse les valeurs suivantes:

1 **Honnêteté/Intégrité** - Nous veillons à ce que tout ce que nous faisons soit imprégné d'honnêteté et d'intégrité. Nous partageons la responsabilité en matière d'efficacité, d'obligation de rendre compte et de comportement convenable. Avant d'apporter des changements, nous considérons le résultat des décisions pour tous les concernés. Nous nous comportons avec intégrité et transparence visibles et nous nous appuyons les uns les autres dans nos démarches.

2 **Relations positives entre les groupes intéressés** - Nous nous efforcerons de maintenir des relations positives avec tous les groupes intéressés, y compris l'industrie du transport, les pilotes et leurs organismes respectifs, nos employés, les collectivités dans lesquelles nous fonctionnons ainsi que tous les individus et autres organisations liés.

3 **Qualité du service** - Nous faisons notre possible pour atteindre l'excellence dans toutes nos activités. Nous apprenons, nous nous développons et nous nous améliorons continuellement. Nous sommes fiers de notre travail et des services que nous offrons à nos clients et à nos partenaires.

4 **Obligation de rendre compte/Responsabilité** - À titre d'individus, de membres d'équipes et d'organisation, nous devons rendre compte de nos actions et de nos décisions. Nous faisons une utilisation efficace et efficiente des ressources à notre portée. Nous nous conformons à nos politiques et procédures, à notre mission et à nos objectifs ainsi qu'aux règlements qui nous régisent. S'il y a conflit entre notre engagement à innover et les procédures actuelles, nous travaillerons au sein du système pour apporter des améliorations et des changements positifs.

5 **Adaptabilité et innovation** - Nous prisons l'innovation et la créativité. Nous encourageons et appuyons l'originalité et la diversité des idées. En tant qu'individus et équipes, coopérant avec nos partenaires internes et externes, nous apprécions les idées et méthodes nouvelles visant à améliorer nos services et l'exploitation de nos ressources.

Direction de l'Administration, de gauche à droite: Bruce Chadwick, Pat Van Den Bosch, David Avey, Dennis McLennan, Kevin Obermeyer, Diane Street et Michael McGuire

Le 16 février 2002

Honorable David Collenette, C.P., député
Ministre des transports
Tour C, 29e étage, Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur,

Je suis heureux de vous présenter le rapport annuel de l'Administration de pilotage du Pacifique pour l'année prenant fin le 31 décembre 2001.

Dans le cadre du mandat principal de l'Administration de pilotage, qui consiste à assurer un service de pilotage sécuritaire, fiable et efficient, 13 435 affectations ont été menées à bien, dont 99,926 p. 100 sans aucun incident. Afin de poursuivre dans cette lignée, l'Administration offre maintenant aux chefs pilotes un entraînement supplémentaire sur simulateur et sur modèle, qui s'inscrivent dans le cadre d'un programme de sécurité permanent.

Sous l'égide de l'Office des transports du Canada (OTC), l'Administration est fière d' integrer au présent rapport une mise à jour des dossiers qui la concernent:

- Source et offre de pilotes
- Méthode de gestion des risques liés au pilotage
- Processus d'évaluation de la conformité des pilotes
- Consultation des intervenants

La situation financière de l'Administration a souffert du déclin de l'économie, qui a donné lieu à un déficit de 561 000 $ en 2001. En étroite collaboration avec la Chamber of Shipping of British Columbia, l'Administration a mis en œuvre un tarif qui doit entrer en vigueur en deux étapes, soit le 1er octobre 2002 et le 1er janvier 2003. L'OCT a terminé l'examen du tarif de l'Administration en 2001; l'Administration et la Chamber of Shipping of B.C. ont donné leur aval aux recommandations formulées.

L'Administration a signé un contrat et a entrepris la construction d'une vedette pilote de remplacement. La vedette est en construction au chantier naval Point Hope. à Victoria, en Colombie-Britannique. Des photos sont affichées à la nouvelle page Web de l'Administration de pilotage du Pacifique, à l'adresse: www.ppa.gc.ca.

Le Programme de sensibilisation du public de l'Administration de pilotage du Pacifique remporte un énorme succès: tous les groupes d'intervenants intéressés se rencontrent et se consultent au sujet des enjeux touchant l'Administration.

Au cours de l'année, les mandats de deux des administrateurs de l'organisation sont arrivés à terme. Je tiens à présenter mes plus sincères remerciements à M. Alan Grimston et au capitaine M. Unwin pour les années qu'ils ont passées au service de l'Administration.

J'aimerais exprimer ma gratitude au président, au conseil d'administration, à la direction et aux employés pour leur apport et leur dévouement envers l'Administration.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président et directeur général

Dennis B. McLennan

Trafic

Dans certains des principaux secteurs de ressources de l'Administration, il y a eu une forte réduction du trafic en 2001, ce qui a donné lieu à une diminution du nombre d'affectations de pilotage pour l'année. Le secteur du nord, qui dépend traditionnellement des ressources, a essuyé une perte de vingt-quatre pour cent au nombre de ses affectations de pilotage comparativement à l'année précédente.

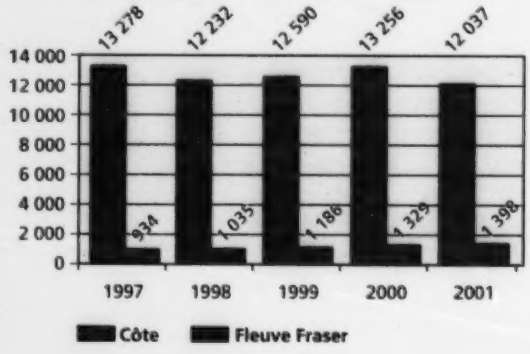
Il en a été de même pour le secteur du sud. Toutefois, parce que ses cargaisons sont plus diversifiées, ce secteur a pu maintenir un taux de réduction de six pour cent. Il comprend les terminaux suivants:

- Terminaux de bateaux de croisière
- Terminaux de conteneurs
- Terminaux pour transport en vrac
- Terminaux céréaliers
- Terminaux charbonniers

Au total, les affectations de pilotage sur la côte ont diminué de neuf pour cent en 2001 par rapport à l'année précédente. Elles n'avaient jamais été aussi basses depuis 1993.

Par contre, il y a eu 1 398 affectations en 2001 pour le fleuve Fraser; c'est le taux le plus élevé de toute l'histoire de l'Administration. En raison notamment des volumes élevés sur le fleuve, l'Administration a fait appel à un huitième pilote fluvial à l'automne 2001.

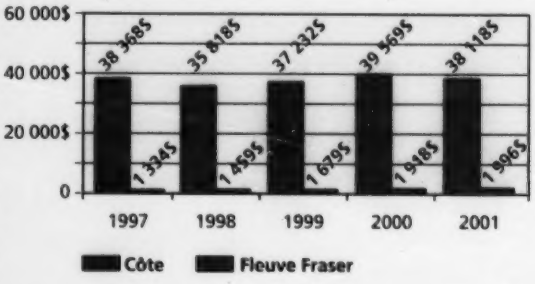
Affectations annuelles de pilotage



Résultats financiers

Du point de vue financier, l'année 2001 a été difficile pour de nombreuses sociétés, et l'Administration ne fait pas exception à la règle. En raison du nombre réduit d'affectations dans l'année, l'Administration a facturé 14 000 heures de pilotage en moins au cours de l'année, c'est dire qu'il y a eu une diminution de quatorze pour cent des heures de pilotage facturées sur douze mois.

Recettes annuelles de pilotage (milliers de $)



Pour 2001, les recettes annuelles ont atteint 40,3 millions de dollars au total, ce qui se situe bien en deçà des recettes enregistrées l'année précédente, à savoir 41,7 millions de dollars. Sont compris dans les recettes de 2001 les frais de remplacement de la vedette, qui se sont élevés à 241 000 $. Il s'agit d'un nouveau poste mis en place pour financer le programme de construction de la vedette.

En 2001,l'Administration a effectué des dépenses de l'ordre de 40,9 millions de dollars, d'où le déficit de 561 000 $ pour l'année. Voici les dépenses qui n'avaient pas été inscrites au budget et qui n'avaient pas été prévues:

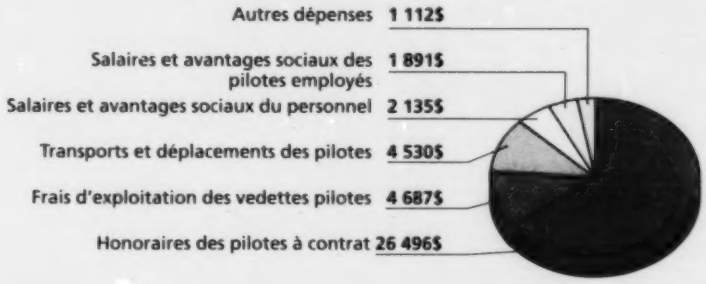
- En 2001, l'Administration a envoyé soixante-deux pilotes côtiers au Star Center, à Dania, en Floride, pour suivre une formation sur le système Azipod. Il s'agit d'un nouveau système

de propulsion utilisé dans les paquebots de croisière. De plus, quatorze autres pilotes côtiers ont été affectés à bord de tels paquebots à titre d'observateurs. Il est en résulté une saison de croisière exempte d'incidents, avec un total de 385 000 $ consacré à la formation.

- L'embauche d'un huitième pilote sur le fleuve Fraser et sa formation ont coûté 80 000 $ en 2001.

Le diagramme à secteurs ci-dessous illustre les principales catégories de dépenses de l'Administration pour 2001.

Catégories de dépenses 2001 (milliers de $)



Modification des tarifs

En 2001, l'Administration a procédé à trois rajustements de sa grille tarifaire et de ses taux:

- Le 1er mai 2001, elle a effectué un rajustement de 2,75 pour cent. Ce rajustement comprenait également une réduction de 9,9 pour cent du droit unitaire sur le fleuve Fraser et la restructuration des droits de circulation. L'Administration voulait que le nouveau taux entre en vigueur le 1er janvier 2001 mais, en raison d'un appel déposé auprès de l'Office des transports du Canada (OTC), son adoption a été reportée. Le retard de quatre mois a donné lieu à un manque à gagner de 300 000 $ au titre des recettes annuelles.
- Le 1er juin 2001, à la suite de la décision 276-W-2001 de l'OTC, l'Administration a rajusté sa structure tarifaire pour éliminer un droit litigieux associé au pilotage de port à port et rajuster les frais de transport de manière à ce qu'ils soient fonction du nombre de pilotes.
- Le 1er octobre 2001, l'Administration a entrepris un rajustement tarifaire de 4,5 pour cent. L'industrie appuyait pleinement ce rajustement, et sa mise en œuvre hâtive avait pour objet de compenser le manque à gagner de l'Administration découlant du tarif porté en appel dont il a été question précédemment.

Entente de services du BCCP

L'entente de services du British Columbia Coast Pilot a pris fin le 31 décembre 2000. Les parties ont entamé des négociations qui ont duré 30 jours, suivies par un processus de médiation qui s'est déroulé pendant 30 jours, pour aboutir à l'arbitrage des propositions finales. L'offre de l'Administration a été retenue: 2,7 pour cent par année, au cours des trois prochaines années jusqu'au 31 décembre 2003. Il faut faire remarquer à l'honneur des deux parties que le tout s'est déroulé sans perturber le moindrement l'industrie du transport, qu'elles servent toutes deux.

Construction de la vedette pilote

En 2001, l'Administration a conclu une entente de construction d'une nouvelle vedette pilote avec une entreprise de chantier naval à Victoria, en Colombie-Britannique. Les travaux de construction devraient

prendre douze mois, et la vedette devrait être livrée à l'automne 2002. Efficiente et éprouvée sur le plan opérationnel, cette vedette sera alimentée par des jets d'eau et capable d'atteindre une durée de transfert à haute vitesse dans tous les types de conditions météorologiques. Notre site Web illustre toutes les semaines, au moyen de photos, l'état d'avancement des travaux de construction.

Réalisations sur le plan opérationnel

- Cinq apprentis-pilotes côtiers ont obtenu leur licence en 2001.
- Un apprenti du fleuve Fraser a obtenu sa licence au cours de l'année, et un autre a entrepris son apprentissage le 24 septembre 2001.
- La méthode de gestion des risques liés au pilotage a été lancée au cours de l'année.
- L'équipe de direction de l'Administration a rendu visite à trente-deux organismes au cours de l'année pour améliorer les communications permanentes avec l'industrie.
- La station Pine Island, qui compte 240 bâtiments en service, a poursuivi ses activités pour une cinquième saison d'essai.
- Huit chefs pilotes côtiers ont suivi une formation sur des modèles pilotes à Port Revel. C'est là le début d'un cycle de formation dans le cadre duquel tous les pilotes seront formés une fois tous les cinq ans à bord d'un modèle pilote ou d'un simulateur.
- Le programme de formation des chefs pilotes du fleuve Fraser a pris fin en 2001. Tous les chefs pilotes ont maintenant reçu une formation spécialisée sur le débarquement, et l'Administration de pilotage du Pacifique et l'Administration du port du fleuve Fraser ont partagé les coûts connexes.
- L'Administration a fait l'acquisition d'un nouveau système de sécurité durant l'année pour fournir des cartes d'identité de meilleure qualité, qui seront acceptées dans les grands terminaux et aéroports par lesquels doivent transiter régulièrement les pilotes dans l'exercice de leurs fonctions.

Gouvernement d'entreprise

Le conseil d'administration se réunit une fois par année pour étudier la pertinence des objectifs et des valeurs de l'organisation dans la conjoncture actuelle. L'objet de ces rencontres est de revoir les pratiques actuelles et futures de l'organisation afin d'élaborer une vision qui lui permettra d'être à l'avant-garde de tout ce qui se fait en matière de pilotage. De plus, ces séances sont l'occasion d'étudier les rôles et les responsabilités des administrateurs:

- Rôles des administrateurs et structure du comité.
- Évaluation de l'efficacité du conseil d'administration et fréquence des réunions.
- Approbation de l'orientation stratégique.
- Identification des principaux risques.
- Obligation de rendre compte.
- Planification de la succession.
- Objectifs de politique générale.
- Responsabilités en matière de communication et de rapports d'activités.
- Relations entre le conseil d'administration et la gestion de l'organisation.

Revue ministérielle de dossiers de pilotage en suspens

Recommandation n° 1 du comité

Adoption d'une méthode fondée sur le risque qui servira à désigner ou à réévaluer les zones de pilotage obligatoires.

- La méthode de gestion des risques Q850 a été adaptée par Transports Canada et acceptée par les administrations de pilotage comme étant la méthode fondée sur le risque pour le processus de gestion des risques liés au pilotage.
- Le processus de la méthode de gestion des risques liés au pilotage (MGRP) et la formation des chefs de projet et des animateurs a pris fin en juillet 2001.
- La première étude de la MGRP dans la région de pilotage du Pacifique avait pour but de revoir la règle des 105 milles. À cette fin, un conseiller a été engagé en septembre 2001, avec février 2002 comme date limite de remise de l'étude.

Recommandation n° 6 du comité

L'Administrafion de pilotage du Pacifique fera un compte-rendu des changements apportés à la règle des huit heures et des 105 milles.

- Une longue discussion a eu lieu à ce propos lors des récentes négociations contractuelles avec la British Columbia Coast Pilots Ltd. Les parties en étaient presque arrivées à une entente, mais le temps alloué à la négociation s'est écoulé et nous avons du avoir recours au processus d'arbitrage des propositions finales (APF).
- Suite à cette entente d'APF, il a été décidé que le processus de la MGRP servirait à régler le dossier des 105 milles.
- Un conseiller a été engagé en septembre 2001 pour terminer la MGRP de ce dossier, avec février 2002 comme date limite de remise du rapport final.

Recommandation n° 8 du comité

L'Administration de pilotage du Pacifique fera un compte-rendu sur le bassin des candidats au titre de pilotes qualifiés dans leurs rapports annuels.

- Au 31 décembre 2001, il y a huit candidats sur la liste d'admissibilité qui ont réussi l'examen de pilotage et qui attendent de commencer le programme d'apprentissage.
- De plus, il y avait 32 inscriptions à l'examen de pilotage cotier à l'automne 2001 et 20 candidats pour le programme d'initiation de deux ans.

Exercice de sauvetage des pilotes

Entraînement à l'utilisation des échelles

- Étant donné le taux moyen de départs de cinq pilotes par année, l'Administration dispose actuellement d'un bassin de candidats suffisant pour les dix prochaines années.

Recommandation n° 9 du comité

Élaboration et mise en place d'un système d'évaluation régulière de la compélence des pilotes et de la qualité du service.

- Les administrations de pilotage, la Guilde de la marine marchande du Canada et l'Association des pilotes maritimes du Canada ont adopté un système national en septembre 2001.
- Ce nouveau système servira à cerner les lacunes dans la formation des pilotes et à en déterminer l'actualité. Il est examiné chaque année par le comité de formation et d'examen des pilotes (PTEC).

Recommandation n° 16 du comité

L'Administration collabore avec les pilotes et les intervenants intéressés afin d'examiner tous les aspects de ses activités de façon continue et fait un compte-rendu des mesures particulières qui ont été prises dans le but d'être plus efficace et de réduire les coûts.

- Au cours de l'année, l'Administration a rencontré et consulté 32 organismes, la Chamber of Shipping of British Columbia et la North West Cruiseship Association. Les projets suivants ont été mis en place à la suite de ces rencontres:
  - La rampe de mise à l'eau à Pine Island Launch a été remise en service pour l'an 2002.
  - Le coût de mise à l'eau a été augmenté et s'élève maintenant à 80 $ par utilisation de la rampe, afin de réduire la période d'amortissement du pret bancaire. La diminution de la période d'amortissement devrait permettre de réduire les intérêts payables d'environ 450 000 $.
  - Les quais ont été améliorés pour permettre d'allonger la période d'accès à marée basse.

Recommandation n° 18 du comité

Convocation à des consultations régulières avec des intervenants intéressés au sujet de dossiers liés aux finances, aux activités et à la planification qui touchent ces intervenants.

- Une longue consultation a eu lieu avec la Chamber of Shipping of British Columbia, la North West Cruiseship Association et diverses parties intéressées au sujet de la rampe de mise à l'eau de l'île Pine et des amendements apportés au Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique.
- L'Administration de pilotage du Pacifique a lancé une campagne à grande échelle de contact avec les clients et a rencontré 32 des clients de l'Administration en 2001.
- Le conseil de l'Administration a poursuivi sa politique de rencontre avec les principaux groupes d'intervenants.

Pacific Pilot Six au large de Victoria (Colombie-Britannique)

RAPPORT DE LA DIRECTION

Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. La direction de l'Administration est responsable de l'intégrité et de l'objectivité des données contenues dans ces états financiers de même que de l'information connexe contenue dans le rapport annuel. La direction a mis en place un système de contrôle interne afin de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la protection des actifs.

Le Conseil d'administration de l'Administration est chargé de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités relatives à la communication de l'information financière et au contrôle interne. Le Conseil exerce ses responsabilités par l'entremise d'un comité de vérification qui se réunit régulièrement avec la direction.

Le vérificateur indépendant, la vérificatrice générale du Canada, est responsable de la vérification des états financiers de l'Administration et de la production du rapport y afférent.

Le vice-président des Opérations maritimes,

K.G. Obermeyer

le 25 janvier 2002

Le contrôleur,

B.D. Chadwick

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage du Pacifique au 31 décembre 2001 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2001 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances pubiques,* je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément, à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificatrice général du Canada

Ronald C. Thompson, CA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
le 25 janvier 2002

Bilan

au 31 décembre 2001
(en milliers de dollars)

ACTIF	2001	2000
À court terme		
Encaisse	**1 769 $**	1 992 $
Placement à court terme (note 4)	**–**	937
Débiteurs	**3 109**	3 164
Charges payées d'avance	**49**	92
	4 927	6 185
À long terme		
Placements à long terme (note 5)	**1 177**	1 602
Immobilisations (note 6)	**1 637**	621
	2 814	2 223
	7 741 $	8 408 $
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	**3 428 $**	3 590 $
À long terme		
Indemnités de départ	**951**	895
	4 379	4 485
Engagements (note 7)		
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport	**806**	806
Bénéfices non répartis	**2 556**	3 117
	3 362	3 923
	7 741 $	8 408 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

Approuvé par l'Administration:

Le président, *Un membre,*

État des résultats et des bénéfices non répartis

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Revenus		
Droits de pilotage	**40 114 $**	41 487 $
Intérêts et autres revenus	**176**	215
	40 290	41 702
Dépenses		
Salaires des pilotes à contrat	**26 496**	28 096
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	**4 687**	4 579
Transport et déplacements	**4 530**	4 627
Salaires et avantages sociaux du personnel	**2 135**	1 969
Salaires et avantages sociaux des pilotes	**1 891**	1 657
Services professionnels et spéciaux	**419**	406
Services publics, fournitures et approvisionnements	**171**	163
Locations	**164**	162
Amortissement	**149**	140
Services informatiques	**100**	182
Communications	**65**	65
Réparations et entretien	**44**	74
	40 851	42 120
Déficit net de l'exercice	**(561)**	(418)
Bénéfices non répartis, début de l'exercise	**3 117**	3 535
Bénéfices non répartis, fin de l'exercise	**2 556 $**	3 117 **$**

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

État des flux de trésorerie

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Activités d'exploitation		
Déficit net de l'exercice	**(561) $**	(418)$
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Amortissement des immobilisations	**149**	140
Indemnités de départ	**56**	65
Perte découlant de la cession d'immobilisations	**–**	3
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors caisse	**(64)**	603
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**(420)**	393
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	**(1 165)**	(208)
Placements	**(417)**	(220)
Produits de la cession de placements	**1 779**	149
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**197**	(279)
(Diminution) augmentation de l'encaisse	**(223)**	114
Encaisse au début de l'exercice	**1 992**	1 878
Encaisse à la fin de l'exercice	**1 769 $**	1 992 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

Notes aux états financiers

du 31 décembre 2001

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage du Pacifique a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objetif d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* dispose aussi que les tarifs de droits de pilotage doivent être justes et équitables et que, considérés conjointement avec tout revenu d'autres sources, ils doivent fournir un revenu suffisant pour permettre à l'Administration d'assurer son autonomie financière.

Les services de pilotage côtier sont assurés par la British Columbia Coast Pilots Ltd. en vertu d'une entente touchant la prestation de services. Sur le fleuve Fraser, les services de pilotage sont offerts par des pilotes à l'emploi de l'Administration.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices.

2. Principales conventions comptables

Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et se fonde sur la durée de vie utile estimative des actifs suivants:

Bâtiments		20 ans
Bateaux-pilotes		20 ans
Matériel	- communication et autre	10 ans
	- informatique	3 ans
Améliorations locatives		10 ans

Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives et des conditions d'emploi. Le passif lié à ces versements est estimé et comptabilisé au fur et à mesure que les indemnités sont constituées par les employés.

Capital d'apport

Les valeurs attribuées aux immobilisations transférées du Canada en 1972 et le coût des biens et du matériel financés avec les crédits parlementaires précédents sont comptabilisés comme capital d'apport.

Régime de retraite

Tous les employés participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. L'employé et l'Administration sont tous les deux tenus de cotiser au régime. L'Administration cotise 2,14 $ pour chaque dollar cotisé par l'employé. Si le salaire annuel de l'employé est supérieur à 99 600 $, l'employeur doit cotiser 14,74 $ pour chaque dollar cotisé par l'employé pour la part du salaire annuel de l'employé qui est supérieure

à 99 600 $. Les cotisations de l'Administration ont totalisé 579 065 $ (2000 – 467 889 $). Ces cotisations représentent l'obligation totale de l'Administration et sont portées aux comptes de l'exercice. Les cotisations des employés au Régime ont totalisé 234 638 $ (2000 – 212 106 $).

Placements

Les placements comprennent des obligations et sont évalués au coût historique, au net de l'amortissement des primes et escomptes sur achat. Leur valeur marchande correspond à leur valeur du marché en fin d'exercice.

3. Instruments financiers

L'Administration place ses fonds à court terme dans une banque à charte canadienne et dans des instruments garantis du gouvernement du Canada.

Étant donné leur nature à court terme, les débiteurs, les créditeurs et les charges à payer ont une juste valeur qui correspond approximativement à leur valeur comptable.

Puisque les débiteurs ne sont pas concentrés chez un client particulier, le risque de crédit n'est pas important.

4. Placement à court terme

Le placement à court terme au 31 décembre 2000 d'une valeur de 937 000 $ est arrivé à échéance le 1er septembre 2001.

5. Placements à long terme

	2001		**2000**	
	Valeur comptable	**Valeur marchande**	Valeur comptable	Valeur marchande
	(en milliers de dollars)		(en milliers de dollars)	
Obligations fédérales	**859 $**	**908 $**	1 484 $	1 508 $
Obligation de la Société canadienne d'hypothèques et de logement	**318**	**325**	118	119
	1 177 $	**1 233 $**	1 602 $	1 627 $

Les placements à long terme arriveront à échéance au cours des cinq prochains exercices. Les variations des taux d'intérêt peuvent influer sur la valeur marchande de ces placements. Le rendement réel de ces placements est de 5,85% au 31 décembre 2001 (6,55% au 31 décembre 2000).

6. Immobilisations

	2001			2000		
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Net**	Coût	Amortissement cumulé	Net
		(en milliers de dollars)			(en milliers de dollars)	
Bâtiments	**218 $**	**99 $**	**119 $**	149 $	85 $	64 $
Bateaux-pilotes	**1 306**	**1 186**	**120**	1 306	1 169	137
Matériel						
- communication et autre	**698**	**611**	**87**	698	553	145
- informatique	**255**	**239**	**16**	261	201	60
Améliorations locatives	**39**	**12**	**27**	39	8	31
Travaux en cours-bateau-pilote	**1 268**	**–**	**1 268**	184	–	184
	3 784 $	**2 147 $**	**1 637 $**	2 637 $	2 016 $	621 $

7. Engagements

L'Administration a signé un contrat avec un chantier naval pour la construction d'un bateau-pilot de 22 mètres. L'Administration s'attend à ce qu'il soit livré au cours du dernier trimestre de 2002. Elle devra effectuer les paiements d'une valeur totale de 1 443 000 $ au cours de 2002.

L'Administration a signé un contrat d'acquisition de deux systèmes de propulsion par jet d'eau en 2002 au montant de 272 000 $.

L'Administration a des obligations découlant d'un contrat de location-exploitation à long terme de locaux de bureaux de 66 000 $ par année jusqu'au 31 décembre 2004, et de 76 000 $ par année jusqu'au 31 décembre 2009. Le contrat prévoit aussi le partage au prorata des coûts annuels d'exploitation d'une valeur estimative de 42 000 $ pour 2002.

L'Administration a une obligation découlant d'un contrat de location d'un véhicule de 8 000 $ par année jusqu'au 14 décembre 2002.

Résumé financier historique

(En milliers de dollars)

	1997	1998	1999	2000	2001
PRODUITS					
Pilotage	39 702 $	37 277 $	38 911 $	41 487 $	**40 114 $**
Intérêts et autres	100	164	195	215	**176**
	39 802	37 441	39 106	41 702	**40 290**
DÉPENSES	38 519	37 056	38 781	42 120	**40 851**
BÉNÉFICE NET (DÉFICIT)	1 283 $	385 $	325 $	(418)$	**(561)$**
SITUATION FINANCIÈRE					
Actif à court terme	6 560 $	6 231 $	6 618 $	6 185 $	**4 927 $**
Passif à court terme	2 877	2 977	3 503	3 590	**3 428**
Fonds de roulement	3 683 $	3 254 $	3 115 $	2 595 $	**1 499 $**
Biens immobiliers et équipement moins amortissement cumulé	614 $	515 $	556 $	621 $	**1 637 $**

Résumé d'exploitation historique

	1997	1998	1999	2000	2001
NOMBRE MOYEN DE PILOTES					
Eaux côtières	110	110	107	104	**106**
Fleuve Fraser	7	7	7	8	**8**
NOMBRE DE MISSIONS					
Eaux côtières	13 278	12 232	12 590	13 256	**12 037**
Fleuve Fraser	934	1 035	1 186	1 329	**1 398**
SÉCURITÉ					
Missions sans incidents	99,775%	99,857%	99,891%	99,897%	**99,926%**